

VISTO Y OIDO ★ 545 años sin que llamen al relojero ★ por PREMIANI

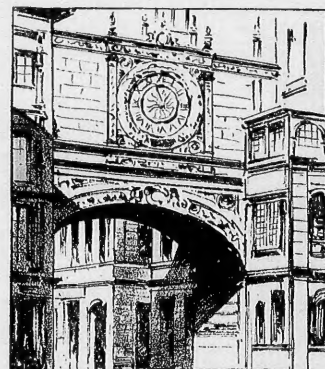


**LA REINA INGLESA
CABDURA**
ENVENENO A SU
MARIDO EL REY Y
SE REFUGIO EN
FRANCIA,
DONDE DERROCHÓ
TODOS SUS TESOROS;
FUE GOBERNANTA
de UNA
ABADIA, LA EXPULSO
por SU MALA CONDUCTA
CARLOMAGNO
Y TERMINO PIDIENDO
LIMOSNA en
PAVIA.



LA REINA MENDIGA

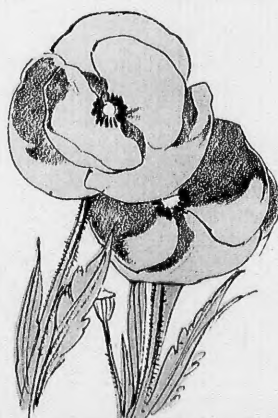
Los INDIOS
SE HACEN
ESCUDOS
con LA PIEL del
TAPIR,
TAN DURA,
QUE RESISTE
a LAS
FLECHAS.



EL RELOJ de la CATEDRAL de RUAY
fue MORTADO en 1389 y HASTA LA FECHA
NO HA DETADO DE ANDAR.



Las PLANTAS de
TLORES ROJAS
SON LAS QUE MEJOR RESISTEN LA
SECA.



El VIOLIN de **SARASATE** SE
CONSERVA, por VOLUNTAD TESTAMENTARIA
de SU DUEÑO, en EL CONSERVATORIO de
MUSICA de MADRID y TIENE ASIGNADO
un VALOR de 20.000 PESOS ORO.



EL AVESTRUZ
ES EL AVE MAS GRANDE y
LA QUE EL PROPORCIONA
MAS EL CEREBRO
MAS CHICO.

Secretos del Hundim

El 30 de abril de 1915, el comandante superior de la flota alemana que tenía su base en Zandén, recibió la orden siguiente: "Transporte de tropas británicas van a salir de Liverpool, del canal de Bristol y de Barmouth. El U-20 y el U-27 partirán inmediatamente para atacarlos". En seguida partieron los submarinos designados. El U-20 estaba comandado por el teniente de navío Schreyer, uno de los mejores técnicos de la marina imperial. A toda marcha el U-20 alcanzó su puesto de vigilancia. Después de haber hecho la vuelta de Escocia forzando el bloqueo inglés, llegó delante de Liverpool y comenzó su cacería de muerte, dejando sobre su cubierta los cadáveres de los navíos torpedados.

El 13 de mayo, bajo la lluvia, el U-20 remontó el canal entre el Jade y el Weser, en ruta a Wilhelmshaven. Desde tierra las aclamaciones se desataban a su paso. Helgoland, Amrum, Schilling, gritaban su júbilo. El almirante von Pohl, jefe principal de la flota, subió también a bordo. Venía a felicitar a Schreyer que, el 7 de mayo, había enviado al fondo del mar al Lusitania, con un solo torpedo.

Pero al margen de una Alemania trastornada por un delirio imposible de imaginar, la Europa grisúa su cólera. América levanta su voz en nombre de la civilización. El Atlántico la opinión había sido ya conquistada a favor de la guerra contra los Hunos. Los muertos del Lusitania, los 1108 cadáveres errantes entre las aguas, se tornaban un símbolo. La imaginación popular los neutralizó. Los muertos de las olas, con la boca crispada en un grito final de desesperación, del cual se hacía un llamado a la venganza.

Hoy, quince años después del último tiro de cañón, los muertos no tienen más voz. Es un sobreviviente, el teniente de navío Ludwig von L., que me ha abierto los ojos sobre el caso del Lusitania. Ludwig von L. fue durante la guerra uno de los más trágicos piratas de la marina imperial alemana. Ahora que él ha comprendido que nuestra civilización no era más que un fracaso, ha renegado de todo y vive en una excomulgada soledad en África. Está al margen del mundo. Al margen y por encima.

He investigado. Me he remontado a las fuentes que, von L. me indicó. Sus revelaciones eran luminosas de verdad. Yo las llevo al público sin pasión, como cuando por encima de fronteras y pabellones.

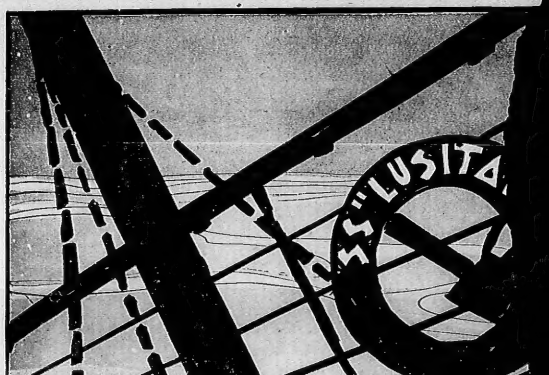
1915. La flota británica, "the great fleet", está de reserva en Capa Flow. Está en actitud de espera. Solamente las unidades ligeras cruzan el mar del Norte y la Mancha, volviendo cada vez más desmoralizado el bloque que va a proveer el haitiano alemán. En la prensa, desde hace tiempo, la nueva ha estado como un jaleo feroz de artificios: la gran flota va a "forzar las ratas en su agujero". Las "ratas" son los navíos alemanes. Pero las ratas tienen la piel dura... Le han probado en el Pacífico, con Karl von Müller. Le han probado en el Canal, donde el almirante Speer ha aplastado la escuadra de Sir Christopher Cradock. Le probarán en Slagerra. También la gran flota permanece silenciosa. No ofrece combate. Es este su método para evitar la derrota. La herida recibida en el Canal, con la derrota sangrando. Pero el haitiano comienza a aporrear a Alemania. El hambre que excusa y legitima todo. Es necesario forzar el bloqueo. El 4 de febrero, Berlín lanza al mundo esta proclama:

"A partir del 8 de febrero de 1915, todo navío de comercio enemigo encontrado en las aguas del Canal de Irlanda y la Gran Bretaña será destruido, sin que pueda ser siempre posible sacar a las tripulaciones y pasajeros de las peligrosas a que serán expuestos...".

Los aliados están advertidos. Un plazo de cuatro días les ha sido otorgado para ordenar a sus navíos de comercio que se refugien en el puerto más próximo o para parar el ataque. Pero es necesario, a cualquier precio, crear una atmósfera de confianza y de riva a la amenaza alemana. Esto se hizo, ya que teóricamente la gran flota está allí, con sus cruceros de batalla.

Sin embargo el 18 de febrero los submarinos alemanes parten de casa. El primer torpedo que destruye un navío explota en un río desecado... "Otra le sigue. Por diez días, navíos que han partido de viaje no regresan. Bien pronto ningún refugio es lo bastante espeso para albergar los queles de las naufragios. Y más fuertes, más escuchadas también, se oyen las de los armadores, navieros y aseguradores, a quienes la ruina amenaza. Entonces los aliados se indignan y pronuncian la palabra piratería...".

"Piratería". En tiempo de guerra esta palabra es desecada. Se hace la guerra o no se hace. Los submarinos alemanes la hacen en bloques. Cada orden que les lanza al mar es una condena de muerte. Detrás de ellos está toda Alemania, a la que el hambre amenaza. Es necesario abrir un buque en el bloque. Es necesario golpear a Inglaterra, como Inglaterra golpea a Alemania: en el estómago. En cuanto los pequeños "haisers"



de Kensington tengan no millones de terrones de los niños de Alemania, la partida estará igualada. Y los torpedos succionados por el comercio británico, provocan debates en la Bolsa, que en las compañías de seguros.

Bien pronto los muertos pasan a segundo plano. Inglaterra siente que su oro se va y junto con su oro su prestigio. Todo lo que navega bajo el pabellón británico está condenado a irse al fondo del mar. Los armadores y aseguradores norteamericanos ya no quieren saber de nada. Es preciso forzar la voluntad. Es preciso obligarles a creer que la guerra submarina no es más que las rutas marítimas son seguras, que Falkland ha hecho olvidar el desastre de Coroneo.

Esta confianza que los torpedos han destruido en Europa, es preciso crearla en América.

El "Intelligence Service" entra en escena con sus mejores agentes. Se desliza por todas partes, hasta el "Service Secret" de Washington, que organiza y dirige a veces en previsión de la entrada a la guerra de los Estados Unidos. La prensa comienza su trabajo de zapa. Los estadounidenses se dejan convencer poco a poco. Por otra parte, hay en América grandes corrientes que ven sus necesidades padeciendo en los muelles, delante de los barcos que el medio reñen. Son esos mismos negociantes que más tarde, comprendiendo que las demandas se hacen raras y que sería más lucrativo el equipar un nuevo ejército para echar abajo las obuses, desdiciendo la entrada a la guerra de los Estados Unidos. Y llega la hora de dar un gran golpe de efecto.

El Lusitania está en ruta. Este navío es el orgullo de la marina mercante de la Gran Bretaña. Es nuevo, ágil y ha sido concebido de tal manera que de la mañana a la noche puede ser convertido en buque auxiliar. El 12 de mayo de 1915, el Almirantazgo le ha requisado para preparar una expedición a la isla de Irlanda. Pero mientras tanto, el Almirantazgo los ha perdido. Aprecia la experiencia de la expedición tentada por Alemania para armar sus buques mercantes. El Lusitania, gran contenedor de carbón, blanco notable, no es capaz de volver a ser corsario. El "Kaiser Wilhelm der Gross" ha fracasado. Así que el Almirantazgo británico ha reanunciado a su proyecto. El 11 de diciembre de 1914, el Lusitania fue devuelto a su primitivo destino. Es por esto que el bloque está en New York, en los primeros días de mayo, listo a zarpas para Inglaterra.

Una fuerte y desgraciadamente inteligente campaña de prensa ha empujado a bordo a los pasajeros. El yacaré cien por cien, se encontrará en embarcación en un paquete de 31,000 toneladas, capaz de recibir veinte torpedos sin hundirse. El Lusitania anda a 24 nudos. Los piratas alemanes no hacen nada que 12. El Lusitania está perfectamente equipado. Todo es lo que los proyectos los dan. Los que olvidan decir es que a bordo ya también agitan millones de cajas de municiones.

M. Dudley Field Malone, con su nombre al puerto de New York en el momento de la partida del Lusitania, afirma en su informe de 1915 que el paquete llevaba más de 100,000 kilos de pólvora.

Algunos iniciados manifiestan sus dudas. Y mientras que los pasajeros afianzan sobre los queles New York, los periodistas más extraños se multiplican. Contra esta campaña de desaliento, el servicio secreto inglés reacciona, como solo él sabe hacerlo. Hay varias maneras de tapar las bocas: el dinero, las amenazas, los internamientos. Ninguna desmoralizada. A pesar de las precauciones tomadas, ciertos pasajeros no pueden su aprehensión. Para tranquilizarlos Inglaterra propone hacer receder el peligro por navíos de guerra. Esta propuesta vuelve a sonar los egipcios. El Lusitania zarpó hacia Europa 410 pasajeros, 123 niños, 658 hombres. Con la tri-

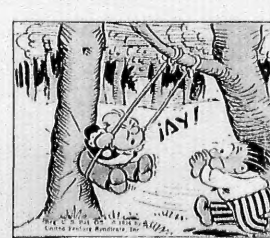
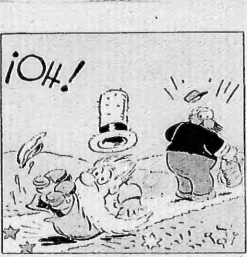
plada en un total de 1959 personas, 1959 condenados a muerte... Afuera de las aguas territoriales americanas el Océano está vacío. Los navíos de guerra ingleses no están allí. Sin embargo a los proveedores, a los barcos cuya carga vale millones de libras, se les acuerda escolta. El Lusitania no transporta más que bombas. La sangre no ha pasado jamás tan fuerte en ciertas conciencia. El Lusitania prosigue solo su ruta. Los pasajeros ignoran las causas en que deberían refugiarse en caso de accidente.

La zona es silenciosa, el mar de Irlanda donde cruzan los submarinos alemanes, se aproxima. El Lusitania ha alcanzado de un golpe de timón. Desde ese momento su comandante debe atenerse a las órdenes que todos los navíos han recibido cuantitativa la mayor velocidad. Navegar en zigzag, a los barcos cuya carga vale millones de libras, se les acuerda escolta. El Lusitania no transporta más que bombas. La sangre no ha pasado jamás tan fuerte en ciertas conciencia. El Lusitania prosigue solo su ruta. Los pasajeros ignoran las causas en que deberían refugiarse en caso de accidente.

La zona es silenciosa, el mar de Irlanda donde cruzan los submarinos alemanes, se aproxima. El Lusitania ha alcanzado de un golpe de timón. Desde ese momento su comandante debe atenerse a las órdenes que todos los navíos han recibido cuantitativa la mayor velocidad. Navegar en zigzag, a los barcos cuya carga vale millones de libras, se les acuerda escolta. El Lusitania no transporta más que bombas. La sangre no ha pasado jamás tan fuerte en ciertas conciencia. El Lusitania prosigue solo su ruta. Los pasajeros ignoran las causas en que deberían refugiarse en caso de accidente.

La zona es silenciosa, el mar de Irlanda donde cruzan los submarinos alemanes, se aproxima. El Lusitania ha alcanzado de un golpe de timón. Desde ese momento su comandante debe atenerse a las órdenes que todos los navíos han recibido cuantitativa la mayor velocidad. Navegar en zigzag, a los barcos cuya carga vale millones de libras, se les acuerda escolta. El Lusitania no transporta más que bombas. La sangre no ha pasado jamás tan fuerte en ciertas conciencia. El Lusitania prosigue solo su ruta. Los pasajeros ignoran las causas en que deberían refugiarse en caso de accidente.

Nuevas Aventuras del Cap



[illegible]

El horizonte enrojecido enciende los campos del oeste.
Un viento bajo y continuo levanta la arena de los médanos velando la inmensidad de la pampa.
Anochece.

El bolichero de la izquierda (mirando de donde llega el bien de Buenos Aires), estaba de malhumor porque hacía dos

Más de una vez mirarán al chico, unos buscando rasgos de Don José, y otros...

"La rosa" dirá: es igualito a su abuelo.